

Revue d'histoire maritime

30

ISBN de ce PDF: 979-10-231-2400-2

Les villes portuaires
entre pouvoirs et désordres
(vers 1640 - vers 1815)

Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Chaline,
& Sylviane Llinares

n° 30
Les villes portuaires
entre pouvoirs
et désordres
(vers 1640 - vers 1815)

Sophie Reculin
& Éric Saunier

Quels sont les problèmes spécifiques auxquels ont été confrontés les représentants des pouvoirs de police dans les sociétés portuaires du XVIII^e siècle ? Quels dispositifs et pratiques nouveaux ont-ils dû mettre en place dans des villes où les mobilités et les transformations urbanistiques furent exacerbées ? Ce sont ces questions qui sont au cœur de ce dossier issu d'une journée d'étude organisée au Havre par le Pôle d'études maritimes de la Maison de la Recherche en sciences humaines de l'université de Caen Normandie. Dans une démarche de *policing* caractérisée par l'empirisme, les contributions portant sur les plus grands ports européens (Naples, Anvers), les ports moyens (Cherbourg) et les ports coloniaux de Saint-Domingue témoignent d'une croissance des rivalités entre les autorités policières et du rôle de l'État qui est aux origines des projets réformateurs dont la montée caractérise l'histoire de la police des Lumières.

Depuis plus de vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

sup.sorbonne-université.fr

Image de couverture : L'intérieur du port de Marseille, vu du pavillon de l'horloge © Rijksmuseum
Graphisme : Atelier Papier

25€

979-10-231-0699-2



PRSH
Pôle de Recherche en
Sciences Humaines et sociales
Université La Havre Normandie

MORSH
NORMANDIE - CAEN
Maison de la Recherche
en Sciences Humaines
CNRS - UNIVERSITÉ DE CAEN

UNIVERSITÉ
U
LE HAVRE
NORMANDIE

HISTEMÉ
EA 7455 HISTOIRE
EX-CRHO TERRITOIRES
UNICAEN MÉMOIRES



Revue d'histoire maritime

30

Les villes portuaires
entre pouvoirs et désordres
(vers 1650-vers 1815)

Les SUP sont un service général de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN PAPIER : 979-10-231-0699-2

Tirés à part en PDF, © Sorbonne Université Presses, 2022 :

RHM30. Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815)	979-10-231-2396-8
RHM30. Éric Saunier · Introduction	979-10-231-2397-5
RHM30. Alain Cabantous · Troubles et désordres dans les villes maritimes (XVII ^e -XVIII ^e siècles)	979-10-231-2398-2
RHM30. Sophie Reculin · Éclairer pour policer les villes portuaires maritimes au XVIII ^e siècle	979-10-231-2399-9
RHM30. Diego Carnevale · Une mer bureaucratisée : les contrôles sanitaires dans le port de Naples au XVIII ^e siècle	979-10-231-2400-2
RHM30. Mélanie Tailleux · Les besoins de police dans la ville portuaire dans la seconde moitié du XVIII ^e siècle : l'exemple de Cherbourg	979-10-231-2401-9
RHM30. Antoine Renglet · Police urbaine et activités portuaires à Anvers au temps de Napoléon (1796-1816)	979-10-231-2402-6
RHM30. Bernard Gainot · Ordonner et gérer les ports coloniaux : l'exemple de Saint-Domingue (1780-1791)	979-10-231-2403-3
RHM30. Aymeric Lavielle, Gérard Le Bouëdec & Sébastien Nofficiel · Les élus locaux et nationaux et la défense du port-arsenal de Lorient (1848-1939)	979-10-231-2404-0
RHM30. Nicolas Gracieux · Le facteur naval dans une guerre civile : Espagne (1936-1939)	979-10-231-2405-7
RHM30. Jean-Marie Kowalski · 1937-1990 : former et diplômé les officiers de marine issus de l'École navale	979-10-231-2406-4
RHM30. Camille Gontier · Tradition, patrimoine, développement local : les trois temps des fêtes du patrimoine maritime en Bretagne	979-10-231-2407-1
RHM30. Pierre Le Bot · La première marine de Louis XV. Une expérience fondatrice	979-10-231-2408-8
RHM30. Edern Olivier-Jégat · Océans et marine française en paix, missions et stations navales (1763-1792)	979-10-231-2409-5
RHM30. Comptes rendus	979-10-231-2410-1

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris)

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

<https://sup.sorbonne-universite.fr>

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (29) avait pour thème « Le ballast : pratiques et conséquences ».

Le prochain numéro (30) sera consacré aux « Musées maritimes & identités ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial.....	6
Olivier Chaline	

LES VILLES PORTUAIRES ENTRE POUVOIRS ET DÉSORDRES (VERS 1650-VERS 1815)

Introduction.....	11
Éric Saunier	
Troubles et désordres dans les villes maritimes (XVII ^e -XVIII ^e siècles).....	15
Alain Cabantous	
Éclairer pour policer les villes portuaires maritimes au XVIII ^e siècle.....	31
Sophie Reculin	
Une mer bureaucratifiée :	
les contrôles sanitaires dans le port de Naples au XVIII ^e siècle.....	55
Diego Carnevale	
Les besoins de police dans la ville portuaire dans la seconde moitié du XVIII ^e siècle :	
l'exemple de Cherbourg.....	71
Mélanie Tailleux	
Police urbaine et activités portuaires à Anvers au temps de Napoléon (1796-1816).....	97
Antoine Renglet	
Ordonner et gérer les ports coloniaux : l'exemple de Saint-Domingue (1780-1791).....	113
Bernard Gainot	

VARIA

- Les élus locaux et nationaux et la défense du port-arsenal de Lorient (1848-1939).....147
Aymeric Laville, Gérard Le Bouëdec & Sébastien Nofficial
- Le facteur naval dans une guerre civile : Espagne (1936-1939).....173
Nicolas Gracieux
- 1937-1990 : former et diplômer les officiers de marine issus de l'École navale193
Jean-Marie Kowalski
- Tradition, patrimoine, développement local :
les trois temps des fêtes du patrimoine maritime en Bretagne217
Camille Gontier

CHRONIQUE

- La première marine de Louis XV. Une expérience fondatrice233
Pierre Le Bot
- Océans et marine française en paix, missions et stations navales (1763-1792).....241
Edern Olivier-Jégat

COMPTES RENDUS

- Comptes rendus249

Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres

(vers 1650-vers 1815)

UNE MER BUREAUCRATISÉE : LES CONTRÔLES SANITAIRES DANS LE PORT DE NAPLES AU XVIII^e SIÈCLE

*Diego Carnevale*¹
Maître de conférences à l'université Federico II

En 1973, dans une étude pionnière sur les magistratures sanitaires et sur la santé maritime, Carlo Maria Cipolla analysait le processus de création de ces institutions dans les villes du nord de l'Italie, en réaction aux épidémies de peste du XIV^e siècle au XVI^e siècle². Après la publication de cet ouvrage de Cipolla, les études sur l'activité des bureaux de santé se sont multipliées, en Italie comme ailleurs, mettant en relief, dans le cas italien, un véritable réseau institutionnel transnational visant à préserver les villes portuaires face aux contagions venant du Levant³. Toutefois, malgré l'importance du port de Naples, les recherches sur les villes des royaumes de Naples et de Sicile sont restées longtemps négligées jusqu'à une période récente⁴.

- 1 Université Federico II, département des sciences humaines, via Nuova Marina 33, Naples (mail : diego.carnevale@unina.it).
- 2 Carlo Maria Cipolla, *Contre un ennemi invisible. Épidémies et structures sanitaires en Italie de la Renaissance au XVII^e siècle*, Paris, Balland, 1992.
- 3 Une récente contribution collective avec une bibliographie remarquable est Paolo Calcagno & Daniele Palermo (dir.), *La quotidiana emergenza. I molteplici impieghi delle istituzioni sanitarie nel Mediterraneo moderno*, Palermo, New Digital Press, 2017.
- 4 Parmi les premières études sur les magistratures sanitaires napolitaines voir : Luigi Sirleo, *La sanità marittima a Napoli, origini e vicende: odierna organizzazione dell'ufficio sanitario del porto Ministero dell'Interno, Direzione generale della sanità pubblica*, Napoli, R. Stab. Tip. F. Giannini & figli, 1910 ; Pasquale Lopez, *Napoli e la peste (1464-1530). Politica, istituzioni, problemi sanitari*, Napoli, Jovene, 1989 ; plus récemment, Brigitte Marin, « Magistrature de santé, médecins et politiques sanitaires à Naples au XVIII^e siècle : de la lutte contre les épidémies aux mesures d'hygiène publique », *Siècles. Cahiers du centre d'histoire Espaces et Cultures*, n° 14, 2001 ; Raffaella Salvemini, « A tutela della salute e del commercio nel Mediterraneo : la sanità marittima nel Mezzogiorno pre-unitario », dans *id.* (dir.), *Istituzioni e traffici nel Mediterraneo tra età antica e crescita moderna*, Napoli, Istituto di Studi sulle Società del Mediterraneo (CNR), 2009, p. 259-298. Concernant la Sicile, voir Giuseppe Restifo, *Peste al confine. L'epidemia di Messina del 1743*, Palermo, Epos, 1984 ; Daniele Palermo, « Oltre la tutela della frontiera : l'attività di disciplina e vigilanza su produzioni e coltivazioni della Suprema Generale Deputazione di

S'il ne constitue pas un cas exceptionnel par rapport aux autres ports européens, ceux des deux royaumes présentent certaines originalités, à commencer leur position géographique en Méditerranée centrale. Véritables « frontières d'Europe » depuis l'Antiquité, ils sont un point de passage privilégié des navires sur la route pour l'Afrique du Nord et pour le Levant⁵. Les trois villes portuaires principales, Palerme et Messine en Sicile, Naples sur le continent comptent parmi les plus peuplées dans l'Europe moderne⁶. Parmi elles, c'est à Naples que les dispositifs de santé maritime ont fait l'objet d'études dans les années 2000⁷. Il est vrai que la deuxième ville de la Méditerranée, après Istanbul, est frappée à plusieurs reprises par la peste entre le XIV^e et le XVII^e siècle, jusqu'au terrible fléau de 1656, qui tua plus de la moitié d'une population estimée autour de 400 000 habitants⁸. Après ce choc, la ville récupéra lentement ses habitants tandis que le gouvernement espagnol cherchait à améliorer les dispositifs de prévention des épidémies mais, avec le XVIII^e siècle, l'on observe un tournant important dans la gestion de la police sanitaire. Entre 1707 et 1734, lors de la domination autrichienne, le nouveau gouvernement décide en effet de centrer sur le port de Naples une politique de concurrence aux autres ports de la mer Tyrrhénienne. Si cette politique ne donne pas les résultats attendus, elle est prolongée après 1734, quand les deux royaumes du sud de l'Italie retrouvent leur autonomie avec l'arrivée sur le trône de Charles de Bourbon⁹. C'est la réorganisation des contrôles sanitaires menée pendant ce XVIII^e siècle bourbonien dans le grand port

Salute Pubblica del Regno di Sicilia », dans Paolo Calcagno & Daniele Palermo (dir.), *La quotidiana emergenza*, op. cit., p. 63-97.

- 5 Sur la conception du royaume de Naples comme frontière d'Europe au XVIII^e siècle, voir Anna Maria Rao, « La Méditerranée : une frontière ? Le cas de Naples au XVIII^e siècle », *Revue internationale d'études du dix-huitième siècle (RIEDS)*, n° 1, « Boundaries in the Eighteenth Century – Frontières au dix-huitième siècle », 2007, p. 91-107.
- 6 Il faut remarquer que les royaumes de Naples et Sicile sont dotés d'un vaste réseau de ports – en général pour le petit cabotage – disséminés le long de plus de quatre mille kilomètres de ligne côtière. En effet, la flotte marchande napolitaine est la première d'Italie en tonnage et la huitième en Europe (Ruggiero Romano, « Per una valutazione della flotta mercantile europea alla fine del secolo XVIII », dans *Studi in onore di Amintore Fanfani*, Milano, Giuffrè, 1962, t. V, p. 576-591).
- 7 Voir Paolo Calcagno & Daniele Palermo (dir.), *La quotidiana emergenza*, op. cit.
- 8 Parmi les travaux les plus récents sur cet événement dramatique de l'histoire de Naples, voir Idamaria Fusco, *La grande epidemia : potere e corpi sociali di fronte all'emergenza nella Napoli spagnola*, Napoli, Guida, 2017.
- 9 Sur la politique mercantiliste du royaume de Naples, voir Biagio Salvemini, « Crimini di mare, forme del diritto e conflitti mercantilistici nel Mediterraneo centrale: il 're proprio' di Napoli e l'ammutinamento della St. John (1735-1736) », dans Anna Maria Rao (dir.), *Napoli e il Mediterraneo nel Settecento. Scambi, immagini, istituzioni*, Bari, Edipuglia, 2017, p. 27-58, et Roberto Zaugg, *Stranieri di antico regime. Mercanti, giudici e consoli nella Napoli del Settecento*, Roma, Viella, 2011.

du sud de l'Italie que cette contribution propose d'analyser, après avoir montré comment la création des magistratures sanitaires a participé précédemment au développement de l'État moderne en Europe¹⁰ en raison de la nécessité de réagir rapidement aux menaces épidémiques, à la peste notamment. Elle nécessite en effet d'attribuer des pouvoirs de décision spéciaux dans une juridiction vaste à un nombre restreint de personnes auxquelles le pouvoir souverain fait confiance. Deux modèles différencient les magistratures sanitaires de Florence, Milan et Venise d'une part qui sont placées sous la tutelle directe du pouvoir central, du modèle napolitain, d'autre part, modèle dans lequel les bureaux de santé sont une émanation du pouvoir municipal.

LA PESTE : UN PROBLÈME POLITIQUE

C'est en 1522 que le juriste lombard Giovanni Francesco da Ripa, professeur à Avignon, publie un traité sur l'administration de la justice et sur la gestion de l'ordre public au cours d'une épidémie de peste¹¹. Ce traité a eu un succès remarquable dans le débat juridique, notamment parce que le droit romain n'avait pas produit de doctrine spécifique sur la manière d'agir en cas d'épidémie. Ce traité devint partout dans l'Europe continentale le texte de référence fondamental pour la gestion administrative des épidémies jusqu'au XVIII^e siècle. La première partie du livre est consacrée à l'administration des contrats et des successions et aux procédures de justice pendant l'épidémie qui doivent être gérées par les juges ordinaires. La deuxième partie concerne les remèdes juridiques pour prévenir la contagion et en limiter les effets dramatiques. Dans cette perspective, on remarque une analogie avec les traités médicaux, comme l'auteur le soulignait d'ailleurs dans son prélude : « *sunt autem illa remedia non medica [...] sed politica et iuridica* », en remarquant l'importance de ces deux derniers : « *ad publicam societatum civilium utilitatem et salutem accomodata* »¹². Parce que les savoirs et les pratiques juridiques – et de l'administration (*politica*) – contribuaient

¹⁰ Voir Claudia Moatti & Wolfgang Kaiser (dir.), *Gens de passage en Méditerranée de l'Antiquité à l'époque moderne. Procédures de contrôle et d'identification*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2007, en part. l'introduction.

¹¹ Giovanni Francesco da Ripa, *Illustris de Peste tractatus iuridicus ac politicus*, Leipzig, 1598. L'ouvrage rassemble une vaste série de *consilia* rédigés par l'auteur lui-même quelques années auparavant, à l'occasion de la peste avignonnaise de 1518. Sur cet ouvrage et sur la réflexion juridique autour des épidémies de peste, voir Mario Ascheri, *I giuristi e le epidemie di peste (secoli xiv-xvi)*, Siena, Dipartimento di Scienze Storiche, Giuridiche, Politiche e Sociali, 1997, et Alessandro Pastore, *Le Regole dei corpi: medicina e disciplina nell'Italia moderna*, Bologna, Il Mulino, 2006, p. 38-46.

¹² Giovanni Francesco da Ripa, *Illustris de Peste tractatus iuridicus ac politicus*, op. cit., prologue, p. I.

à préserver la santé de la société en reprenant les traités médicaux, la troisième partie du traité est consacrée aux interventions concrètes en cas d'épidémie. Elle inclut la création d'une magistrature sanitaire. Ripa attribue la tâche de combattre la maladie aux institutions municipales de la ville avec l'approbation du pouvoir supérieur (*dominus*), ces institutions devant recruter le personnel médical et les autres personnes, créant parfois des « *magistri sanitatis* » pour rendre plus efficace leur action en leur déléguant certains aspects décisionnels.

Un rôle crucial est attribué aux custodes des portes (« *custodes portarum* »), lesquels doivent prévenir la contagion en filtrant l'accès à la ville¹³. L'instrument de vérification fondamental élaboré en Italie après la peste noire de 1347-1353 était la « patente » (ou « bulletin ») de santé. Ripa consacra des commentaires à la rédaction de ce document devant être faite par un officier préposé, en indiquant nom, prénom, patrie, âge, date et horaire du départ du porteur¹⁴. Le processus de validation de la patente imitait celui qui prévalait pour les sauf-conduits : le document devait indiquer le nom de l'officier et être cacheté avec son sceau (*bullā* en latin)¹⁵. Ripa souligne l'importance d'écrire en lettres et pas en chiffres les dates et les horaires, aisément modifiables. De façon générale, le juriste dénonce le grand nombre d'irrégularités souvent attestées par les juges, comme la vente de patentes blanches, la falsification, et la corruption des custodes des portes.

58

Pour Ripa donc, le pouvoir souverain, représenté localement par l'administration municipale, doit combattre l'épidémie tandis que les juges continuent à régler les affaires de justice. Dans le traité, on remarque aussi qu'il n'y a pas de référence spécifique aux villes portuaires mais les procédures illustrées par le juriste lombard peuvent être adaptées à ces contextes urbains particuliers. L'auteur focalise en fait la quasi-totalité de sa réflexion sur le déclenchement de l'épidémie, mais depuis la peste noire, dans toute l'Italie s'impose l'exigence de prévenir en permanence la contagion par des actions concrètes. L'urgence est devenue quotidienne¹⁶ et, immédiatement, se pose un problème politique. En cas d'épidémie, les facultés attribuées aux organismes qui doivent faire face au fléau sont énormes et les autorités, y compris le souverain, ne peuvent pas accepter l'existence d'un pouvoir concurrent. Pour cette raison, jusqu'au XVI^e siècle, dans la majorité des villes, les

¹³ *Ibid.*, p. 221-224.

¹⁴ *Ibid.*, p. 239-241.

¹⁵ Sur les sauf-conduits, voir Daniel Nordman, « Sauf-conduits et passeports, en France, à la Renaissance », dans Jean Ceard & Jean-Claude Margolin (dir.), *Voyager à la Renaissance*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1987, p. 145-158. Ripa remarque qu'en « Gallia » le mot le plus utilisé est « sauvegarde » (Giovanni Francesco da Ripa, *Illustris de Peste tractatus iuridicus ac politicus*, *op. cit.*, p. 241).

¹⁶ J'emprunte cette expression du titre de l'ouvrage de Calcagno & Palermo (dir.), *La quotidiana emergenza*, *op. cit.*

magistratures sanitaires sont restées temporaires, réunies seulement à l'occasion d'une contagion. Les exceptions mentionnées (Florence, Milan, Venise) sont les magistratures placées sous la tutelle directe du pouvoir souverain.

LES PRATIQUES DE CONTRÔLE SANITAIRE EN MÉDITERRANÉE À L'ÉPOQUE MODERNE : L'EXEMPLE DE PIETRO DELLA VALLE

Comment se déroulaient dans la pratique ces contrôles ? Les récits de voyageurs nous donnent les informations les plus précieuses. Au début de 1626, Pietro Della Valle, un noble romain rentré à Rome après douze ans d'absence, se rend célèbre avec la publication des lettres sur son voyage en Orient¹⁷. Dans cet ouvrage, il décrit avec minutie les difficultés bureaucratiques rencontrées au cours de son itinéraire, ce qui nous permet de mieux saisir des mécanismes de contrôle sanitaire en Méditerranée qui demeureront les mêmes jusqu'au XIX^e siècle.

Au cours de ses déplacements, Della Valle utilise divers documents de voyage délivrés par les autorités rencontrées : ottomanes, égyptiennes, et des consuls européens actifs dans les ports du Levant. C'est le 28 octobre 1625 qu'il arrive à Malte à bord d'une caravelle française, la *Sainte-Anne*, provenant de Chypre. Les passagers sont accueillis à l'entrée du port par la barque de la garde, dont les officiers sont chargés d'examiner les « patentes de santé » du bateau – qui concernent l'équipage et la cargaison – et des passagers¹⁸.

Les procédures de santé maritime en Méditerranée distinguaient les patentes selon les annotations des officiers des ports touchés par le bateau. Une patente dite *nette* signifie qu'il n'y avait aucune présence de peste. Par conséquent, le porteur obtenait la *libre pratique* dans le port d'arrivée. Une patente dite *souçonnée* ou *touchée* indiquait un port en relation avec une région où la peste sévit¹⁹. La patente dite *brute* (*sporca* en italien) indiquait enfin un port de provenance attaqué par la contagion. Dans les deux derniers cas, il fallait établir la durée de la quarantaine et la décontamination éventuelle de tous les objets à bord.

Malheureusement pour Della Valle et ses compagnons, la peste avait récemment frappé Istanbul et d'autres localités turques. À cet égard, les autorités maltaises se

17 Pietro Della Valle, *Viaggi di Pietro Della Valle il pellegrino. Descritti da lui medesimo in lettere familiari all'erudito suo amico Mario Schipano* [...], Roma, nella stamperia di Vitale Mascardi, 1650-1663. Les lettres de Della Valle ont été publiées dans plusieurs langues déjà au cours du XVII^e siècle. La traduction française est presque contemporaine, en quatre tomes, entre 1661 et 1665, avec le titre *Les Fameux voyages de Pietro Della Valle* (Paris, chez Gervais Clouzier).

18 *Id.*, *Viaggi di Pietro Della Valle il pellegrino, op.cit.*, t. III, 1663, p. 455.

19 À Naples le terme pour définir ce genre de patente est *postillata* (avec des postilles) probablement en faisant allusion aux annotations sur la patente apportée par les officiers de santé.

montrent très prudentes, n'examinant les patentes qu'après les avoir immergées dans le vinaigre, considéré comme un agent de décontamination. En effet, la petite île au cœur de la Méditerranée centrale était le premier lieu d'arrivée en Europe occidentale, le long de la route commerciale du Levant. Par conséquent, le port de Malte agissait comme un premier filtre, capable d'alerter les autres ports chrétiens en cas de danger. Les vérifications des documents de Della Valle posent « un peu de difficulté » car sa patente, « faite à Chypre par le consul vénitien, n'était pas claire, comme celle du bateau, faite à Chypre le même jour par le consul français²⁰ ». En absence d'autorités sanitaires dans les ports ottomans, les pays occidentaux confiaient aux agents consulaires la tâche de vérifier la condition des équipages au moment du départ²¹. En raison des suspects, le noble romain et ses compagnons doivent attendre quelques jours sur le bateau afin que les autorités puissent décider les modalités de la quarantaine à appliquer. Pendant ce temps, Della Valle reçoit la visite de plusieurs dignitaires napolitains – chacun restant dans sa barque – qui l'informent d'avoir demandé l'intercession du Grand Maître. Della Valle disposait d'un remarquable réseau de relations à Naples, qu'il décrit lui-même dans ses lettres²².

Enfin, en raison de son rang et de ses amitiés, on lui accorde une quarantaine d'environ vingt jours à passer dans une petite résidence hors de la ville surveillée par les gardiens de santé²³. Cela n'est pas accordé à la *Sainte-Anne*, invitée à quitter Malte et à continuer vers la France. Della Valle suppose que le bateau se voit refoulé parce que le lazaret était plein, ou bien parce que l'île « n'avait pas trop de ravitaillement²⁴ ». D'ailleurs, la peste n'avait pas frappé seulement le Levant. Della Valle signale aussi que dès 1624 la Sicile occidentale était infectée. Grâce à ses relations amicales le noble romain avait obtenu un traitement privilégié, pas seulement pour la patente soupçonnée mais aussi pour une pièce de bagage très particulière qu'il amenait avec lui : le cadavre embaumé de son épouse. Pendant son long séjour au Moyen-Orient, Della Valle s'était marié avec « Sitti Maani », une Arménienne de Trébizonde, et la femme avait perdu la vie au cours du voyage.

20 *Ibid.*, t. III, p. 456.

21 Sur les fonctions consulaires en Méditerranée, voir Arnaud Bartolomei, Guillaume Calafat, Mathieu Grenet & Jörg Ulbert (dir.), *De l'utilité commerciale des consuls. L'institution consulaire et les marchands dans le monde méditerranéen (xvii^e-xx^e siècle)*, Rome, École française de Rome, 2017.

22 Les lettres de Della Valle elles-mêmes étaient toutes adressées à Mario Schipano, noble napolitain et ami intime de l'auteur.

23 Normalement, l'isolement à Malte avait lieu dans « l'isolotto », soit le petit îlot de Manoel situé dans le centre de la rade de Marsamxett. Della Valle écrit que la durée de sa quarantaine avait été limitée parce que les autorités sanitaires maltaises tenaient en compte aussi le temps du voyage entre Chypre et Malte (Pietro Della Valle, *Viaggi di Pietro Della Valle il pellegrino*, op. cit., t. III, p. 459).

24 *Ibid.*

Della Valle avait commandé son embaumement pour la transporter à Rome et la déposer dans la sépulture familiale. Les vapeurs méphitiques de la putréfaction étaient considérées comme un des principaux vecteurs de maladie contagieuse²⁵, mais le processus d'embaumement était accepté comme une mesure de blocage de la décomposition, notamment en raison de l'usage de résines et d'autres produits parfumés.

Pendant son séjour forcé, Della Valle reçut des visites presque quotidiennes de la part des officiers de santé, secondés par un médecin. Selon le récit du noble romain, les officiers s'excusaient des mesures de contrôle excessives mais la dépendance de Malte de l'extérieur, notamment de la Sicile, pour le commerce et le ravitaillement, imposait d'éviter à tout prix l'isolement de l'île. Les excuses des officiers maltais nous montrent le rôle primordial joué par la confiance dans le système euro-méditerranéen des contrôles maritimes²⁶. Depuis le XVI^e siècle, les États italiens ont développé un réseau de communication et un système de critères communs pour empêcher la diffusion de la peste dans la péninsule. Par conséquent, le contrôle sanitaire sur un bateau commençait avant même son arrivée grâce aux informations parvenues des bureaux de santé des autres pays qui permettaient aux magistrats locaux d'augmenter le niveau de vigilance²⁷. Chaque port agissait dans l'intérêt de toutes les communautés maritimes de la rive nord. La peine pour le contrevenant était l'isolement pour une période indéfinie.

Une fois la mesure achevée, afin de « ne pas recevoir des dérangements ultérieurs ailleurs », Della Valle se fait produire une nouvelle patente de santé par les autorités maltaises incluant la mention du corps de son épouse²⁸. Il quitte l'île le 2 décembre pour Syracuse, où il s'arrête deux mois pour visiter la Sicile orientale. Ensuite, le 21 janvier, il touche Messine, où il se vante d'obtenir « des bonnes patentes de santé » avec l'aide « des amis »²⁹. À chaque étape de son voyage de retour, Della Valle reçoit une nouvelle patente, selon un mécanisme qui reprend celui du laissez-passer. Il est probable que les « amitiés » mentionnées plusieurs fois ont contribué à rendre les opérations plus rapides, mais il n'y a aucun doute sur le fait que le rang ne donnait pas lieu à des exceptions pour obtenir la possession de ce document de voyage.

Della Valle arrive à Naples dans la nuit du 5 février, après avoir touché certains ports le long de la côte tyrrhénienne du royaume. Ne pouvant pas recevoir la visite

25 Voir à ce propos les considérations de Giovanni Francesco da Ripa, *Illustris de Peste*, *op. cit.*, p. 135-143.

26 Pietro Della Valle, *Viaggi di Pietro Della Valle il pellegrino*, *op. cit.*, t. III, p. 462.

27 Nelli-Elena Vanzan Marchini (dir.), *Rotte mediterranee e baluardi di sanità: Venezia e i lazzaretti mediterranei*, Milano, Skira, 2004.

28 Pietro Della Valle, *Viaggi di Pietro Della Valle il pellegrino*, *op. cit.*, t. III, p. 462.

29 *Ibid.*, p. 464.

des officiers de santé (« *soprastanti della sanità* ») en raison de l'heure tardive, l'équipage du bateau reste à bord dans la rade napolitaine³⁰. Le jour suivant, le noble romain obtient la patente sans difficulté et, pour éviter des dérangements, décide de laisser sur le bateau la caisse contenant le corps de son épouse. Il le récupère le jour du départ pour Rome, le 13 mars.

Les lettres de Della Valle donnent ainsi une vue précieuse sur la manière dont agissaient les bureaux sanitaires dans les ports de la Méditerranée au XVII^e siècle. Certes, le voyage de retour du noble romain s'est déroulé durant une crise épidémiologique particulière, mais celle-ci n'avait pas eu lieu dans les villes qu'il a visitées. Les mesures attestées sont de routine, parfois renforcées par les effets d'une conjoncture particulière, les événements épidémiques provoquant des changements dans l'organisation des structures de surveillance sanitaire comme ce fut le cas dans le royaume de Naples où le gouvernement espagnol apporta des modifications importantes à la suite de la peste de Palerme (1624) évoquée par Della Valle.

62

LE TRIBUNAL DE LA SANTÉ GÉNÉRALE DE NAPLES

À Naples, les contrôles sanitaires étaient confiés au pouvoir municipal, et à son organisme représentatif : le tribunal de San Lorenzo, ou « Corps de ville ». L'organisme est formé par un élu du peuple, qui provient des couches non privilégiées de la ville, et par six élus issus de la noblesse patricienne, inscrite dans les *seggi* de la capitale. Les cinq *seggi* (ou *piazze*, ou *sedili*) sont une institution fondamentale du pouvoir communal, pouvoir dans lequel « l'exercice des charges municipales était strictement réservé aux familles nobles qui y étaient inscrites³¹ ». Les députés au gouvernement des *seggi*, en incluant le *seggio* unique du peuple, désignent les sept élus du tribunal de San Lorenzo et les représentants au sein des différentes « députations » citadines. Ces dernières sont des sous-commissions, temporaires ou permanentes, créées sur le modèle du Corps de ville pour délibérer sur des aspects particuliers du gouvernement citadin. Si la députation est aussi pourvue d'un pouvoir juridictionnel, elle s'appelle « tribunal ».

Selon les informations disponibles dès la fin du Moyen Âge, ce sont les élus napolitains qui gèrent directement les dispositifs de contrôle sanitaire de

³⁰ *Ibid.*, p.487.

³¹ Brigitte Marin, « Magistrature de santé, médecins et politiques sanitaires à Naples au XVIII^e siècle », art. cit., p. 48, n. 5. Les *piazze* nobiliaires sont : Capuana, Nido, Porto, Portanova, Montagna-Forcella. Le reste des citoyens napolitains forme une seule *piazza*, appelée du « peuple », qui a la ville entière comme cadre territorial de référence. Chaque *piazza* nobiliaire désignait un élu, à l'exception de celui de Montagna-Forcella représenté par deux élus mais disposant d'un seul vote.

la capitale³². Cependant, en cas d'épidémie, le pouvoir central garde la prérogative de coordonner les actions à entreprendre par le biais des délibérations du Conseil collatéral, organisme qui aide le vice-roi à gouverner le royaume³³. La création d'une députation consacrée aux affaires de santé remonte à 1624, lors de la peste de Palerme, pour faire face à la menace épidémique.

Il s'agit d'une députation provisoire, réunie seulement en cas d'urgence. En situation normale les facultés de cet organisme reviennent au tribunal de San Lorenzo.

Les élus gardent le contrôle exclusif dans ce domaine jusqu'à la peste de 1656, date à laquelle le gouvernement espagnol nomme un officier royal pour contrôler l'activité de la Députation de santé. Cet officier est un conseiller, généralement le président du *Sacro Reggio Consiglio*, la Cour suprême de justice du royaume. Il prend le titre de *surintendant général de la santé*³⁴. La création de cette charge découle de l'exigence d'une réponse plus rapide aux urgences épidémiques. En jouissant de l'autorité royale, le surintendant dispose les cordons sanitaires et isole les lieux infectés sans devoir s'adresser à un pouvoir d'ordre supérieur.

La Députation de la santé générale de Naples devient un organisme permanent en 1691, pendant l'épidémie de peste de Conversano, dans les Pouilles³⁵. Très rapidement, elle obtient l'appellation de *tribunal* en raison de la faculté qu'elle a d'imposer des amendes aux contrevenants des règlements sanitaires. Le tribunal est doté d'un nombre variable de médecins et de deux *gardiens du port* sur lesquels nous reviendrons³⁶. Il est à remarquer que cette nouvelle organisation provoque une polarisation entre la composante municipale et le représentant du pouvoir royal. Les affrontements ne manquent pas. Toutefois, il est évident que l'autorité de l'office sanitaire est plus grande que par le passé. Pendant la peste de Marseille entre 1720 et 1722, quand le royaume de Naples se trouve sous la domination

32 Luigi Sirleo, *La sanità marittima a Napoli, op. cit.*, p. 8, n. 1, qui signale l'existence en 1502 d'un gardien de santé du port de Naples salarié par le tribunal de San Lorenzo, ainsi qu'un dispositif de quarantaine déjà actif dans l'île de Nisida.

33 *Ibid.*, p. 8-14.

34 En fait, le président du *Sacro Regio Consiglio* était aussi un membre du Conseil Collatéral. Pour cela, en tant que surintendant de la santé, il ne s'occupait pas que de la capitale mais avait aussi la tâche de coordonner les actions de toutes les magistratures sanitaires du royaume.

35 Brigitte Marin, « Magistrature de santé, médecins et politiques sanitaires à Naples au XVIII^e siècle », art. cit., p. 41, et Idamaria Fusco, « The Importance of Prevention and Institutions. Governing the Emergency in the 1690-92 Plague Epidemic in the Kingdom of Naples », *Annales de démographie historique*, vol. 134, n° 2, 2017, p. 95-123.

36 La composition interne du tribunal de santé a varié au cours du siècle, mais il y a au moins deux représentants pour chaque *piazza* nobiliaire et plusieurs représentants du peuple.

autrichienne (1707-1734), le vice-roi impose la fermeture des commerces avec les lieux suspectés. Rien qu'à Naples, plus de cinq cents soldats sont distribués le long de la côte pour prévenir tout débarquement clandestin³⁷. L'isolement strict auquel le royaume est sujet provoque les protestations des négociants locaux et des principaux partenaires étrangers (notamment les Hollandais et les Britanniques), soutenus par les gouverneurs de la douane royale. Le Conseil collatéral, sous l'avis favorable du tribunal de la santé, décide de relâcher le cordon sanitaire en donnant la pratique aux bateaux provenant de lieux non suspects ou seulement partiellement, s'ils ont déjà effectué la purgation de leur marchandise³⁸.

Cet épisode nous confirme le rapport très étroit entre les dimensions politique et sanitaire dans la lutte contre la diffusion des épidémies. Cependant, l'importance et l'ampleur des mesures activées par le gouvernement autrichien montrent une autre attitude institutionnelle, plus radicale et plus orientée vers la protection à tout prix de la santé de la population et de l'ordre social. En effet, le XVIII^e siècle marque un tournant important dans la conception de la santé publique en Europe³⁹.

64

En 1734, avec la montée sur le trône de Charles de Bourbon, le nouveau roi planifie une vaste série de réformes institutionnelles et de nouveaux rapports diplomatiques et commerciaux afin d'accroître la richesse de ses domaines⁴⁰. Dans ce nouveau contexte politique, les ports (commerciaux et militaires) ont un rôle central. Ils sont l'objet d'un plan de requalification, structurelle et administrative, répondant à la politique mercantiliste du nouveau gouvernement. Les activités maritimes sont concentrées dans des espaces définis pour empêcher le petit cabotage d'échapper aux contrôles de sécurité. Le port commercial est divisé en deux parties : le Molo grande et le Molo piccolo⁴¹. Le premier accueille les bateaux de grand tonnage et plus généralement tous les navires qui ne pratiquent pas le cabotage dans le golfe et ses alentours, reçus dans le Molo piccolo. Les institutions chargées de contrôler ces deux espaces reçoivent de nouvelles ressources et de

37 Raffaella Salvemini, « A tutela della salute e del commercio nel Mediterraneo », art. cit., p. 270-271. Ces troupes supplémentaires sont rémunérées avec les ressources tirées d'un impôt extraordinaire.

38 *Ibid.*, p. 271.

39 Voir Stéphane Frioux, Patrick Fournier & Sophie Chauveau, *Hygiène et santé en Europe de la fin du XVIII^e siècle aux lendemains de la Première Guerre mondiale*, Paris, Sedes, 2011.

40 Anna Maria Rao, « Il riformismo borbonico a Napoli », dans Giovanni Cherubini, Franco Della Peruta, Ettore Lepore, Giorgio Mori, Giuliano Procacci & Rosario Villari (dir.), *Storia della società italiana*, t. XII, *Il secolo dei lumi e delle riforme*, Milano, Teti, 1989, p. 215-290. En ce qui concerne la politique commerciale de Charles de Bourbon, voir Roberto Zaugg, *Stranieri di antico regime*, op. cit., p. 80-95.

41 Voir Diego Carnevale, « Surveiller le port : le cas de Naples au XVIII^e siècle », dans Anne Conchon, Laurence Montel & Claude Regnard (dir.), *Policer les mobilités. Europe-États-Unis (XVIII^e-XXI^e siècle)*, Paris, éd. de la Sorbonne, 2018, p. 69-86

nouveaux sièges, ainsi que de nouveaux règlements. Ils reprennent les précédents en précisant les domaines d'application. Concernant le tribunal de la santé générale, un nouveau bâtiment est construit à l'entrée du port, avec un quai particulier pour la felouque de la santé et celle du capitaine du port.

Le projet absolutiste de Charles de Bourbon vise à soustraire aux pouvoirs locaux la gestion de la population et de l'espace urbain. Cette démarche se manifeste à travers les critiques des collaborateurs du souverain sur les modalités de gestion des contrôles sanitaires. Les règlements sur la surveillance des ports avaient été recueillis par le surintendant de la santé, Nicola Gascon, en 1705, à l'usage de membres du tribunal de la santé⁴². Les instructions sont rédigées schématiquement. On compte vingt articles, chacun faisant environ une quinzaine de lignes, de manière à être gardés à l'esprit facilement. En effet, la nature élective et non permanente des membres du tribunal est souvent considérée comme un empêchement pour ses activités. Une dizaine d'années après l'arrivée de Charles, le surintendant de la douane de Naples, le marquis de Squillace, écrit au roi et remarque que les difficultés liées à l'action du tribunal sont dues au fait que ses membres « changent chaque année, et personne parmi eux ne prend à cœur sa propre tâche, ou pour la brièveté du temps qu'ils restent en charge, ou car ils n'ont pas conscience de tous les ordres et les dispositions qui concernent leur office⁴³ ».

Squillace exprimait son jugement au lendemain d'une autre crise épidémique, celle de Messine et Reggio de 1743. Cependant, malgré toutes les difficultés, les autorités bourbonniennes maîtrisent la situation, en empêchant la propagation du mal grâce à un cordon sanitaire très strict. Après la peste de Messine, l'économiste napolitain Carlo Antonio Broggia publie son *Trattato dei tributi, delle monete e del governo politico della Sanità. Opera di stato e di commercio, di polizia e di finanza*⁴⁴. Il s'agit d'un ouvrage consacré aux réformes, notamment fiscales, destinées à enrichir le royaume de Naples. La dernière des trois parties qui composent le traité est dédiée aux politiques sanitaires.

42 Voir « Istruzioni da osservarsi dalli Magnifici Deputati della salute di questa fedelissima Città », dans Lorenzo Giustiniani, *Nuova Collezione delle Prammatiche del Regno di Napoli*, Napoli, nella stamperia Simoniana, 1803-1805, t. IX, p. 189-192. La version la plus ancienne de ces instructions, plus synthétique par rapport à celle de 1705, a été promulguée en 1624 : voir Salvatore De Renzi, *Napoli nell'anno 1656. Ovvero documenti della pestilenza che desolò Napoli nell'anno 1656, preceduti dalla storia di quella tremenda sventura*, Napoli, tipografia di Domenico de Pascale, 1867, p. 251-252.

43 Archivio di Stato di Napoli (dorénavant ASNa), *Segreteria di Stato d'Azienda*, espedienti, 1750, dossier intitulé *Guardiano del porto*, lettre de Leopoldo De Gregorio, marquis de Squillace, du 20 octobre 1745.

44 Carlo Antonio Broggia, *Trattato dei tributi, delle monete e del governo politico della Sanità. Opera di stato e di commercio, di polizia e di finanza*, Napoli, Pietro Palombo, 1743.

Broggia y loue le système vénitien de contrôles maritimes : « On dira que par nature seulement les républiques se gouvernent bien ». Mais l'auteur soutient que cela dépend exclusivement de la bonne politique. Pour lui, « toute sorte de gouvernement [...] peut promouvoir et soutenir la félicité publique⁴⁵ ». Broggia pense que la corruption est le mal principal qui afflige la surveillance sanitaire maritime, cette corruption se manifestant principalement dans le manque d'intérêt et de zèle du personnel préposé aux contrôles. Contrairement à l'avis de Squillace donc, l'auteur pense que la charge de magistrat de santé ne doit pas dépasser les deux ans, afin d'empêcher toute prétention de privatisation de la charge. En revanche, les offices subalternes devraient durer un temps important pour leur permettre de maîtriser les règlements et les procédures. Broggia insiste fortement sur la formation du personnel et des magistrats, soutenant la nécessité de rédiger des instructions spécifiques pour chaque rôle en en organisant l'apprentissage.

66

L'autre focus de la réflexion de l'économiste napolitain est le lazaret duquel dépend la possibilité pour un état de profiter au maximum du commerce sans mettre en péril la santé de la population. L'auteur juge inutile la procédure consolidée de brûler les bateaux et la cargaison provenant de lieux infectés. Selon lui, cela provoque seulement la « contrebande de santé », soit la falsification des patentes et les débarquements clandestins qui peuvent provoquer une épidémie soudaine. De la même manière, Broggia condamne l'habitude de repousser les bateaux provenant de lieux infectés. L'efficacité des procédures de purgation et la réalisation d'un vaste lazaret bien équipé peuvent faire face à ces situations⁴⁶.

On doit considérer la période particulière pendant laquelle Broggia a développé sa pensée. En effet, les années 1720 sont marquées par une compétition commerciale intense dans le bassin méditerranéen. Les villes portuaires utilisent l'instrument du *port franc* pour attirer les négociants en offrant des tarifs réduits, y compris pour les contrôles sanitaires⁴⁷. La longueur des opérations bureaucratiques ou le repoussement des bateaux suspectés peuvent compromettre la capacité d'attraction d'un port. Par conséquent, Broggia suggère de rendre plus efficace l'action des purgeurs des lazarets et de rendre plus clairs – et convenables – les tarifs et les règlements sanitaires⁴⁸.

45 *Ibid.*, p. 441.

46 *Ibid.*, p. 471-474. Broggia propose aussi la création d'un lazaret général géré par tous les pays de la Méditerranée occidentale à situer dans une île neutre (p. 504).

47 Sur tous ces aspects, voir Guillaume Calafat, *Une mer jalouse. Contribution à l'histoire de la souveraineté (Méditerranée, XVII^e siècle)*, Paris, Éditions du Seuil, 2019, p. 309-315.

48 Au sein de cette confrontation entre ports de la Méditerranée occidentale, on utilise aussi des fausses informations sur l'état de santé des ports concurrents : voir *id.*, « La contagion des rumeurs. Information consulaire, santé et rivalité

Les instructions en matière de santé maritime du royaume de Naples sont amendées en profondeur en 1751. Cette dernière réédition introduit plusieurs instructions détaillées pour les officiers et fixe un tarifaire unique pour toutes les opérations de contrôle, dépôt et purgation des marchandises, enfin sur la nécessité de recevoir les patentes imprimées « selon la pratique embrassée par presque tous les magistrats d'Italie⁴⁹ ». Le tribunal de la santé de la capitale est renforcé avec trente députés nobles, onze de la *piazza* du peuple, deux secrétaires, un greffier, deux gardiens du port et un corps de médecins dont le nombre varie au fil du temps⁵⁰. À la tête du tribunal il y a toujours le surintendant nommé par le souverain, qui coordonne les activités de prévention dans tout le pays. Les nouveaux règlements sanitaires modifient donc les procédures de contrôle dans le port de Naples de manière sensible.

RÈGLEMENTS, PRATIQUES, DIFFICULTÉS

Concrètement, le contrôle sur les navires est effectué par les gardiens de santé du port. Il s'agit de figures institutionnelles dont les origines ne sont pas claires. Sur la base des statuts du tribunal, nous savons que deux officiers doivent être nommés par la *piazza* nobiliaire de Porto et par celle du peuple. Les gardiens sont dotés d'un certain nombre d'hommes armés mis à disposition par le tribunal pour surveiller les navires suspects, et d'une felouque dite de la santé avec laquelle ils s'approchent de tous les bateaux à leur arrivée. En outre, ils peuvent compter sur un médecin, et sur une équipe de « purgeurs » (*purgatori*), porteurs engagés à l'occasion pour effectuer les opérations de transport et purgation (purification) de la marchandise potentiellement contaminée⁵¹.

La fonction principale des gardiens de santé est de recevoir et de contrôler la patente de santé présentée par les capitaines. Les instructions de 1705 rappellent que les patentes doivent être imprimées avec l'indication « du patron, marins, et passagers, avec le prénom, nom, signes et patrie, ainsi que des affaires et des

commerciale des ports francs (Livourne, Marseille et Gênes, 1670-1690)», dans Silvia Marzagalli (dir.), *Les Consuls en Méditerranée. Agents d'information (xvi^e-xx^e siècle)*, Paris, Classiques Garnier, 2015, p. 99-119.

49 Lorenzo Giustiniani, *Nuova Collezione, op. cit.*, p. 246-290. En 1743, Messina et Reggio sont frappées par une épidémie de peste, dont les autorités réussissent à bloquer l'expansion non sans provoquer une famine dans les deux villes et dans leurs alentours respectifs. La nouvelle législation de 1751 en matière d'épidémies découle de cette expérience récente.

50 *Calendario e Notizario della corte del Regno di Napoli*, Napoli, nella Stamperia Reale, 1792, p. 131.

51 Lorenzo Giustiniani, *Nuova Collezione, op. cit.*, p. 189-209. Nous avons réalisé l'ensemble des traductions.

marchandises portées⁵² ». Il existe des exceptions pour les navires de guerre, pour lesquels on fait confiance à la parole du commandant, et pour les dizaines de petits bateaux qui circulent dans le golfe chaque jour. Après la publication des nouveaux règlements en 1751, pour la première fois, les autorités napolitaines ordonnent de ne plus considérer les patentes de santé manuscrites comme fiables. N'importe quelle irrégularité d'enregistrement doit susciter l'attention des officiers, par exemple dans le cas où les passagers ne sont pas « décrits en détail » mais indiqués « en abaque », c'est-à-dire seulement avec un chiffre⁵³. Aussi les dommages physiques subis par le document sont jugés comme une manière de tromper les institutions.

68

Les gardiens, après avoir examiné la patente sans l'avoir touchée, doivent interroger à distance l'équipage pour vérifier la correspondance avec le contenu des documents exhibés, comme nous l'avons vu dans le cas de Pietro Della Valle au début du XVIII^e siècle. Si tout est en règle, toute personne présente sur le navire est obligée de souscrire une déposition jurée (*costituto*) sur ce qu'elle vient de déclarer aux autorités. Tout mensonge est puni de la peine capitale. Finalement, la déposition est amenée à terre au bureau du tribunal de santé qui autorise le bateau à entrer dans le port⁵⁴. Le même office produit les nouvelles patentes ou apporte les ajouts nécessaires aux bâtiments en transit.

Lorsque les gardiens du port ont quelque suspicion à l'égard d'un bateau, ils peuvent procéder à une inspection de l'équipage à l'aide d'un médecin du tribunal. Les instructions de 1751 fournissent plusieurs indications sur la manière de conduire les inspections. Entre autres choses, on conseille de faire dépouiller l'équipage, notamment les plus jeunes, « sur lesquels plus facilement la contagion se manifeste », en les examinant plus particulièrement « dans l'aîne et sous les aisselles » tout en gardant une distance de sécurité. Dans les cas où le navire provient du Levant, ou d'un autre lieu suspect, et s'il y a une femme malade, le médecin est obligé de la visiter de la même manière « en prévalent dans ce cas le bien public à n'importe quelle réflexion personnelle⁵⁵ ». Les rapports des gardiens et des médecins sont envoyés au tribunal qui, à son tour, dans les situations plus controversées, est obligé d'informer le surintendant et d'attendre les ordres du gouvernement.

52 *Ibid.*, p. 191.

53 *Ibid.*, p. 252.

54 Jusqu'en 1734, cette opération finale peut seulement avoir lieu le matin entre 9 h et 11 h et l'après-midi entre 13 h et 16 h, pendant l'hiver, et entre 6 h et 8 h et entre 14 h et 17 h l'été : voir *Ibid.*, p. 191. À partir de 1751, les députés de la santé doivent assurer l'ouverture du bureau « à chaque journée, même fériée, tant le matin qu'après le déjeuner » (p. 254). Cela peut être considéré comme un indice de l'augmentation du trafic dans l'escale napolitaine.

55 *Ibid.*, p. 250-251. Dans les cas jugés comme moins dangereux, on demande la collaboration d'une sage-femme.

Normalement, l'équipage est soumis à une période de quarantaine de durée variable dans le lazaret d'observation, bâti sur l'îlot de Chiuppino, situé entre la côte nord-ouest de la ville et la petite île de Nisida. Entre-temps, le navire est surveillé par les gardes du tribunal naviguant sur une autre felouque, louée à l'occasion. Pendant les quarantaines, les gardiens de santé doivent diriger la purification des marchandises susceptibles d'être affectées. Cette opération peut avoir lieu soit dans le lazaret, comme suggère Broggia en suivant l'exemple vénitien, soit dans une partie isolée du quai dans le port, soit encore sur le bateau lui-même⁵⁶. De toute façon, si le cas est jugé comme grave ou très dangereux, le bateau est expulsé, mais pas avant d'avoir inscrit la raison sur la patente « afin que soit de lumière à toute autre députation⁵⁷ ».

Parmi les officiers de santé, les gardiens ont la majorité des responsabilités, mais aussi des facultés. Au début des années 1750, Giannantonio della Spina, gardien de santé et député pour la *piazza* de Porto, adresse à la Chambre royale de S. Chiara, le tribunal compétent – entre autres – pour la résolution des conflits administratifs, un mémoire pour défendre le travail de son collègue de la *piazza* du Peuple, Lorenzo Brunasso, face aux prétentions de la *piazza* du Peuple elle-même qui veut se réappropriier l'office, vendu au père de Brunasso en 1721⁵⁸. Della Spina loue Brunasso pour sa sollicitude, bien que de « graves difficultés » se produisent autour de l'identification des personnes, « lesquelles bien souvent » manquent ou sont en nombre « majorés ou changés par rapport à ce qui [est] décrit dans les patentes des bâtiments »⁵⁹. Pour ne pas parler du fait qu'il a dû rester plusieurs « heures chaque jour sur un petit bateau dans la mer ou pour donner la pratique ou pour suspendre les bâtiments, selon les différentes contingences qui se sont produites ». Et finalement « assister aux déchargements des marchandises non

56 Le chapitre VII des instructions de 1751 indique soigneusement la manière de pratiquer les opérations de purgation selon les diverses marchandises : voir Lorenzo Giustiniani, *Nuova Collezione*, *op. cit.*, p. 279-281.

57 *Ibid.*, p. 256.

58 Voir ASNa, *Real Camera di S. Chiara*, Processi, dos. 16, « Atti per la Piazza del Fedelissimo Popolo di questa città e il Duca Brunasso, circa l'officio di Guardiano del Porto chiamato della Salute, Memoriale di Giannantonio della Spina, attuale deputato guardiano del porto », fol. 27-29. Ce mémoire n'est pas daté mais la cause se déroule entre 1748 et 1753, année de la mort de Brunasso. Les deux gardiens du port sont aussi en rapport de parentèle car la mère de Lorenzo Brunasso est Margherita della Spina.

59 *Ibid.*, fol. 27. Parmi les autres mérites de Brunasso, continue Della Spina, il y a celui d'avoir dû « observer si les lieux d'où [les navires] sont partis étaient ou non sujets au mal contagieux ; si au cours du voyage ils avaient pu pratiquer avec d'autres bâtiments infectés ou barbaresque ; si les marchandises transportées ont été réellement chargées dans les lieux où ils sont partis, ou au contraire prises au milieu du voyage sur d'autres bateaux ; et enquêter sur toutes les difficultés qui se sont passées et qui peuvent se produire à cause des vices dans les patentes ».

susceptibles [de contamination], exposées au soleil pendant l'été, et au manque de clémence des temps et à la rigueur de l'hiver, avec danger et au détriment de sa propre vie aussi⁶⁰ ». Compte tenu de son caractère absorbant, la charge de gardien de santé du port de Naples n'était pas désirable par rapport à d'autres offices.

Malgré les suggestions de Broggia, le système portuaire napolitain n'arrive pas à vaincre la concurrence des autres ports italiens mais il garde un rôle fondamental comme point de passage le long de la route qui vient du Levant en direction de la rive nord-méditerranéenne. Le manque d'efficacité des contrôles sanitaires est toujours attribué par les réformateurs napolitains au pouvoir municipal, que la monarchie n'arrive pas à exclure complètement⁶¹. Cependant, nous attestons l'effort en termes de personnel, travaux publics et législation promue par les souverains pour augmenter l'importance de Naples en tant que place commerciale et centraliser les décisions les plus importantes. Par ailleurs, il ne faut pas négliger la possibilité d'une inefficacité volontaire des institutions de contrôle en raison de la conjoncture politique. Pendant l'Ancien Régime, les bons rapports diplomatiques s'expriment avec l'application de la clause de la nation la plus favorisée⁶². Dans le royaume de Naples cette clause permet aux bateaux appartenant à la nation favorisée de ne pas consigner le « manifeste », à savoir la liste de la marchandise transportée, et ainsi d'éviter les inspections de la douane. Officiellement, le privilège est aboli en 1766 mais il demeure dans la pratique, permettant au gouvernement de varier son attitude de manière informelle selon les circonstances. Les contrôles sanitaires ne sont pas inclus dans les privilèges accordés aux nations les plus favorisées. Cependant la rigueur dans leur application peut créer des retards considérables, endommager les activités des marchands des nations adversaires ou concurrentes, créant ainsi de la gêne très utile pour l'État⁶³.

70

60 *Ibid.*, fol. 28.

61 Encore à la fin du siècle, le réformateur Giuseppe Maria Galanti se plaint de l'administration municipale et de l'organisation du tribunal de la santé : voir Giuseppe Maria Galanti, *Della descrizione geografica e politica delle Sicilie*, Napoli, presso i Socj del Gabinetto Letterario, 1793-1794, t. I, p. 136.

62 Dans le royaume de Naples, les nations les plus favorisées étaient la Grande-Bretagne, la France, le Saint-Empire, le Danemark et les Provinces-Unies.

63 Les marchands français se plaignaient régulièrement de la longueur de contrôles sanitaires dans les ports italiens, jugée spécieuse : voir Gilbert Buti, « L'intendance de la santé de Marseille au XVIII^e siècle : service sanitaire ou bureau de renseignements ? », dans Paolo Calcagno & Daniele Palermo (dir.), *La quotidiana emergenza, op. cit.*, p. 43-63.

CRÉDITS

© Sorbonne Université Presses/Florence Bonnaud · fig. 1, p. 33 ; fig. 7, p. 50 –
© Chromelight/Lisic/Ulco/Irhis · fig. 2, p. 39 – © Archives départementales de
la Gironde · fig. 3, p. 43 – © Archives municipales de Lille · fig. 4, p. 43 – © Musée
du Louvre/Objets d'Art du Moyen Âge, de la Renaissance et des temps modernes
· fig. 6, p. 48 – © Bibliothèque nationale de France/Fonds régional de Basse-
Normandie · fig. 1, p. 73 – © Bibliothèque nationale de France · fig. 2, p. 76-78 ;
fig. 3, p. 122-123 – © Criallo/Ville de Cherbourg-en-Cotentin · fig. 3, p. 86-87
– © Archives départementales de la Gironde · fig. 1, p. 115 – © Archives de la
Martinique · fig. 2, p. 118-119 – D. R. · fig. 5, p. 45.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XX^e siècle

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830

Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956

Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805

Robert Larin

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer
Le sixième continent
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).

Épisode de la vie scientifique du XVII^e siècle

Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
 - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
 21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
 17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
 16. *La Puissance navale*
 15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
 14. *Marine, État et Politique*
 13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
 12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
 9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
 8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
 7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
 6. *Les Français dans le Pacifique*
 5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
 4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
 - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
 1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*